

Grundlagen

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte**

Band (Jahr): **37 (2019)**

PDF erstellt am: **18.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

2 Grundlagen

2.1 Fragestellung und Methode

Bei der Beschäftigung mit unausgeführt gebliebenen Projekten im Allgemeinen und den Ostalpenbahnprojekten im Besonderen sieht man sich ganz zu Beginn bereits mit der Frage konfrontiert, weshalb diese Projekte letztlich Projekte blieben und niemals ausgeführt wurden. In Bezug auf die Alpenbahnen lautet die Frage, *warum die Bahn über den Gotthard gebaut wurde, während alle Ostalpenbahnprojekte niemals realisiert wurden*. Die Frage trifft den Kern aller bisher vorliegenden Studien, und letztlich bildet ihre Beantwortung auch ein wichtiges Motiv für die vorliegende Untersuchung. Doch die einfache Frage zieht bereits eine ganze Reihe von Teilfragen nach sich, die für eine wissenschaftliche Analyse vorweg beantwortet werden sollten. Die zwei wichtigsten davon lauten: *Weshalb wurde die Gotthardbahn gebaut? Und: Weshalb wurden die verschiedenen Ostalpenbahnen nicht gebaut?*

Hier sollen für einmal die bündnerischen Pläne für eine alpenüberquerende Eisenbahn im Zentrum stehen. Ohne Verweis auf und Vergleich mit anderen Plänen lassen sie sich jedoch nicht gewinnbringend behandeln. Vor etwas mehr als hundert Jahren, als einige substanzielle Arbeiten zum Thema entstanden, wurde die Frage meist anders gestellt. «Weshalb wurde *bis heute* keine Ostalpenbahn gebaut – und wann wird *endlich* eine gebaut?», lautete damals die explizite oder implizite Fragestellung gleich mehrerer wissenschaftlicher (oder sich als solche ausgebender) Untersuchungen. Solche Fragestellungen führten oftmals zu Schuldzuweisungen an historische Persönlichkeiten und zu klaren politischen Forderungen für die Zukunft. Entsprechend oberflächlich blieben auch die gezogenen Schlüsse, die in der Gotthardbahn immer wieder ein vom Bundesstaat gegenüber den ostschweizerischen Kantonen begangenes Unrecht konstatierten. Diese These, die sich allenfalls juristisch und/oder moralisch aufrecht erhalten liess, lieferte jahrzehntelang eine populäre Erklärung.

Um die vielen offenen Fragen zu klären, wird es nicht reichen, abermals auf den sprichwörtlichen Eisberg zu zeigen, mit dem die Ostalpenbahn angeblich auf offenem Meer kollidiert sei. Es reicht ebenso nicht aus, den Eisberg in seinem ganzen Umfang und den nicht sichtbaren Teilen

zu betrachten. Vielmehr muss auch nach der Solidität des Schiffes und dem Verhalten seiner Kapitäne gefragt werden. Diesen Ansatz verfolgt die vorliegende Studie. Ausgehend von der Tatsache, dass aufwendige Verkehrsinfrastrukturen niemals von heute auf morgen entstehen, verfolgt sie die frühe Entwicklung der schweizerischen Alpenbahnbestrebungen aus einem bündnerischen Blickwinkel. Eisenbahnen sind in keinem Fall Ergebnis von Gewohnheiten oder beinahe unbemerktem historischem Wandel. Vielmehr sind sie «immer Teil und Resultat eines komplexen diskursiven Prozesses», wie es in einer Einleitung zur Verkehrsgeschichte heisst: «Bevor sie realisiert werden können, entstehen sie in den Köpfen der Menschen.»⁶ Ziel der vorliegenden Studie ist es, die Entstehung und Entwicklung dieser Vorstellungen in den Köpfen der Menschen und deren Auswirkungen auf die konkrete Verkehrspolitik aufzuzeigen, um dadurch die Resultate des komplexen diskursiven Prozesses nachzuvollziehen.

Entscheidend ist es, sich dabei von gängigen Vorstellungen und tradierten Narrativen zu lösen. Deshalb werden wo immer möglich die Originalquellen einem kritischen, neuen Blick unterworfen. Es versteht sich daher von selbst, dass die vorliegende Arbeit in der gewählten thematischen und zeitlichen Breite weder in allen Punkten detailgetreu noch eine umfassende Überblicksdarstellung sein kann. Es werden aber punktuell verschiedene Bereiche, Themenfelder oder Daten vertieft dargestellt und detailliert erläutert. Mit dieser Vorgehensweise lassen sich besonders charakteristische und besonders abweichende Punkte am Einzelfall aufzeigen und beschreiben.

Der Untersuchungszeitraum der wissenschaftlichen Studie beginnt dabei beim ersten öffentlichen Auftreten der Alpenbahnprojekte in den frühen 1830er-Jahren und endet mit der ersten grossen Auseinandersetzung zwischen Lukmanier- und Gotthardbahn im Jahr 1853. Selbstverständlich liesse sich dies in beide Richtungen beinahe unbegrenzt ausweiten.

Abhandlungen aller Art über Verkehrsverhältnisse aller Art beginnen üblicherweise irgendwo «bei den alten Römern», um anschliessend über wenige Seiten durch das ganze Mittelalter und die Frühe Neuzeit hindurch ins 19. Jahrhundert zu füh-

⁶ MERKI/SCHIEDT/TISSOT (2010), S. 12.

ren, wo dann ein verkehrstechnisch ganz neues Zeitalter beginnt, das aber immer auch irgendwie an eine lange Vergangenheit anschliessen kann und muss.⁷ Zweifellos kann keine historische Untersuchung ohne die Einbettung in den jeweiligen Kontext auskommen, der selbst wiederum über eine historische Komponente verfügt. Das gilt genauso für die vorliegende Studie. Diese will denn auch die historischen Ursprünge des Personen- und Warenverkehrs über die Alpenpässe weder vernachlässigen noch bestreiten. Auf das fast zum Standard gewordene Kapitel über Passverkehr in Antike, Mittelalter und Früher Neuzeit wird sie jedoch bewusst verzichten und stattdessen an diejenigen Stellen darauf zurückgreifen, wo solches für die jeweilige Gegenwart relevant wird – beispielsweise dort, wo historische Ursprünge als aktuelle Argumente verwendet werden.

Auf der anderen Seite des zeitlichen Spektrums war auch das Jahr 1853 keinesfalls das Ende aller Ostalpenbahnprojekte – im Gegenteil: Aus der ersten grossen Auseinandersetzung mit der Gotthardbahn ging die Lukmanierbahn noch als Siegerin hervor; erst allmählich sollte das Gotthardprojekt in den folgenden Jahrzehnten die Oberhand gewinnen, wie dies im vorliegenden Buch zusammenfassend dargestellt wird. Indem aber dieser erste «Zwischensieg» etwas eingehender analysiert wird, können bereits Schlüsse für die weitere Entwicklung gewonnen und gleichzeitig auch Anschlusspunkte für weitere Arbeiten geschaffen werden. Die Geschichte liesse sich weiter erforschen: Von den erbitterten Auseinandersetzungen zwischen Lukmanier und Gotthard ab den 1860er-Jahren über die zweifache Wiedergeburt des Splügenprojekts nach dem Entscheid für die Gotthardbahn bzw. nach dem Entscheid für die Lötschberg–Simplon-Linie bis hin zum letzten Aufbegehren der Ostalpenbahn in den 1980er-Jahren.

Damit ist auch nochmals gesagt, was bereits einleitend implizit geklärt, jedoch nicht näher ausgeführt wurde – nämlich die Definition des zentralen Begriffs dieser Arbeit: *Ostalpenbahn* meint weder ein einziges Bahnprojekt noch die

verschiedenen Projekte zur Überquerung oder Untertunnelung eines einzigen Passes, beispielsweise (um die beiden wichtigsten zu nennen) des Lukmanier- oder des Splügenpasses. Die Lukmanierbahn ist nicht *die* Ostalpenbahn, ebenso wenig wie die Splügenbahn. Die Lukmanierbahn ist *eine* Ostalpenbahn, ebenso wie die Splügenbahn. Die Greinabahn wäre eine weitere, die San Bernardino- oder die Septimerbahn ebenfalls.⁸ Ihnen allen ist vor allem eines gemeinsam: Es handelt sich um (mehr oder weniger direkt) von Norden nach Süden verlaufende Eisenbahnen in der Ostschweiz und damit in Graubünden (jedoch mit gegen Norden und/oder Süden durchaus verschiedenen Variationen). Ihnen allen ist noch etwas gemeinsam: Sie wurden niemals ausgeführt, blieben also immer nur Projekte. Alle diese Projekte zusammen bilden den Untersuchungsgegenstand der vorliegenden Studie.

Einschränkend wirkt der gewählte Untersuchungszeitraum, der je nach Zeitpunkt das eine oder andere Projekt in den Vordergrund rückt – und gleichzeitig viele weitere Projekte der späteren Zeit ausser Betracht lässt. Grosse Teile der Entwicklung der Lukmanier- und Splügenbahnprojekte sowie sämtliche Bestrebungen des 20. Jahrhunderts werden daher im wissenschaftlichen Teil nicht berücksichtigt, jedoch anschliessend zusammenfassend dargestellt. Einiges davon konnte auf ältere oder jüngere Literatur oder neu aufbereitetes Quellenmaterial abgestützt werden; an anderen Stellen bestehen noch grosse Forschungslücken.

Innerhalb der beschriebenen Periode soll eine chronologisch fortschreitende Analyse der (öffentlichen und nicht-öffentlichen) Schriften der jeweils relevanten Personen, Institutionen, Behörden und Gremien zur Beantwortung folgender drei Teilfragen dienen:

1. Konzepte: Es soll danach gefragt werden, *von welchen ökonomischen und politischen Vorstellungen die Vertreter und Förderer der Ostalpenbahn zu bestimmten Zeitpunkten ausgingen. Wie wurde beispielsweise die Entwicklung der künftigen Verkehrsströme beurteilt? Wie sollten diese bewältigt werden?*

⁷ Dies findet sich auch in offiziellen Darstellungen und Berichten. Ein besonders illustratives Beispiel bietet der Schlussbericht der Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» vom Mai 1971 (eine der Grundlagen für den inzwischen ausgeführten Gotthard-Basistunnel). Hier hielt man es offenbar für nötig, gleich auf der ersten Seite unter dem Punkt *Einführung in die Problematik* einen – äusserst rudimentären – historischen Überblick in exakt drei kurzen Absätzen zu liefern.

⁸ Wollte man sprachlich pedantisch sein, dürfte man also nicht von *der Ostalpenbahn*, sondern müsste von *den Ostalpenbahnen* sprechen. Doch indem man einen bekannten und breit verwendeten Begriff veränderte und/oder neu definierte, würde man mehr Unsicherheit kreieren als solche aus der Welt schaffen.

2. Strategien: Es soll danach gefragt werden, *mit welchen Strategien und konkreten politischen Handlungen die Vertreter und Förderer der Ostalpenbahn diese Bahn zu realisieren versuchten.* In welchen Kreisen suchte man beispielsweise Kapital und politischen Rückhalt? Welche Regionen, Staaten und Kantone spielten eine besondere Rolle, welche nicht? Wie wurde auf veränderte politische und wirtschaftliche Ausgangslagen reagiert?

3. Argumentationen: Es soll danach gefragt werden, *mit welchen Argumenten und Argumentationsketten die Vertreter und Förderer der Ostalpenbahn zu bestimmten Zeitpunkten aussenstehende Kreise von der Ostalpenbahn zu überzeugen versuchten.* Wie wurde beispielsweise gegenüber einflussreichen Kreisen aus Politik und Wirtschaft im In- und Ausland argumentiert? Welche Teile ihrer Konzepte und Strategien versuchten sie dem Publikum zu vermitteln?

Dabei stellt sich insbesondere auch die Frage nach der Beständigkeit bzw. dem Wandel der jeweiligen Konzepte, Argumentationen und Strategien. Die chronologische Analyse kann aufzeigen, wie und wann (und weshalb) sich diese Punkte im Zeitverlauf änderten. Auf diese Weise öffnet sich der Blick auf die Frage, weshalb die Projekte jeweils scheiterten: Waren beispielsweise die grundlegenden Verkehrskonzepte der Ostalpenbahnvertreter nicht ausreichend fundiert? Fanden ihre Argumentationen in der Öffentlichkeit oder in einflussreichen Kreisen keinen Anklang? Waren die Strategien zur Überzeugung dieser einflussreichen Kreise im In- und Ausland nicht erfolgreich?

Antworten auf solche Fragen soll die chronologisch fortschreitende Analyse liefern, die auch den jeweiligen Kontext stets mitberücksichtigt. Der Kontext der sich wandelnden politischen Systeme und der sich stetig verschiebenden politischen und wirtschaftlichen Machtkonstellationen bildet den Rahmen, innerhalb dessen Handlungsspielräume und Wechselwirkungen ausgelotet werden können. Technische Ausführungen und Details zu den verschiedenen Projekten einerseits und zur Eisenbahn im Allgemeinen andererseits werden nur dort zur Sprache kommen, wo sie für die Fragestellung und/oder die zu untersuchenden Fragen besonders relevant sind. Ebenso werden juristische Fragen sowie die finanziellen Konsequenzen verschiedener Projekte, Varianten und

Entscheide nur dort eingehend behandelt, wo sie direkt oder indirekt politisch und/oder wirtschaftlich relevant waren oder wurden.

2.2 Forschungsstand und Literatur

Wie einleitend angedeutet, liegt zur Ostalpenbahn ein höchst disperser Bestand an Literatur und verschiedenen Hinweisen vor. Einige Detailstudien sind bereits vorhanden, ebenso einige umfassendere Arbeiten. Fast alle sind jedoch schon älteren Datums (die jüngste substanzielle Arbeit stammt aus dem Jahr 1972,⁹ das weiterhin umfassendste und zuverlässigste Werk gar aus dem Jahr 1885),¹⁰ und die meisten sind stark von einem bestimmten Standpunkt gefärbt. Erstaunlich viele von diesen Arbeiten erweisen sich bei genauer Betrachtung als sehr unbefriedigend oder oberflächlich, insbesondere in der Auswertung der Quellen. Auch dort, wo es von den betreffenden Autoren mangels exakter Quellenangaben verschwiegen wird, erscheint deren Abhängigkeit von wenigen (mehr oder weniger) zentralen Quellenstücken und früherer Sekundärliteratur immer wieder als offensichtlich – und in hohem Masse problematisch.

Beim einfachen Versuch eines Überblicks findet man bald eine Erzählung, die im Prinzip immer dieselbe ist, vielleicht da und dort von unterschiedlicher Seite beleuchtet oder von einem anderen Standpunkt vertreten wird, jedoch in ihren wichtigsten Aussagen nur wenig variiert. Es kann hier nicht darum gehen, dieses Narrativ im Detail aufzuspüren, um es mit grossen Hieben zu zerschlagen und durch ein Neues zu ersetzen. Jedoch muss es darum gehen, sich nicht in dieselbe Abhängigkeit zu begeben und das «bewährte» Narrativ möglichst beiseite zu lassen. So gehört es zu den Zielen der vorliegenden Arbeit, die Fixierung auf einige wenige Quellen zu «überwinden», zumal eine schlechte Quellenlage oder ein mangelnder Quellenzugang für das Thema durchaus kein Problem darstellt.

Ein ausführlicher kritischer Überblick über die zu «Ostalpenbahnfrage» und für die vorliegende Untersuchung relevante Literatur findet sich in Form eines bibliographischen Essays im Anhang dieser Untersuchung.

⁹ MARGADANT (1972).

¹⁰ VON PLANTA (1885).

2.3 Quellenlage

Im Sinne der Fragestellung ist es wichtig, gewissermassen vorbei an dem schwierigen Literaturbestand, auf die Originalquellen zurückzugreifen. Diese sind zahlreich vorhanden und gerade in den letzten Jahren auch besser verfügbar geworden. Dabei erweisen sich die Bestände des *Staatsarchivs des Kantons Graubünden* in Chur (StAGR) als äusserst ergiebig. Insbesondere liegt eine grosse Fülle von Dokumenten verschiedenster Art im *Kantonalen Archiv* (seit 1803) vor; die Bestände zu den *Alpenbahnprojekten* (StAGR VIII 16 q) sind – teilweise ohne erkennbare Struktur – über mehrere Archivoschachteln verteilt und wenig erschlossen. In früheren Studien wurden sie entsprechend verschieden ausgewertet: Einzelne Quellen, etwa Schreiben des Kleinen Rates, werden oft zitiert, andere, obwohl «wichtiger» oder inhaltlich «interessanter», erstaunlicherweise nur selten. Daneben finden sich an vielen anderen Stellen im StAGR weitere Hinweise und wichtige Dokumente zur Geschichte der Ostalpenbahn, etwa bei den *Verträgen, Stiftungen und Legaten* (StAGR Vr C I.0001–1528) oder bei den *Handschriften* aus Privatbesitz, (StAGR A.001–797 und StAGR B.0001–2185). Ähnlich verhält es sich mit den Beständen aus dem *Schweizerischen Bundesarchiv* in Bern (BAR): Verschiedenste Dokumente sind weit über den Archivplan verstreut. Noch wichtiger als solche Bestände sind die *Amtsdruckschriften*, insbesondere das *Bundesblatt*, sowie die *Protokolle des Bundesrates*, die heute integral online verfügbar sind. Auch die Protokolle von Kantons- und Regierungsrat des Kantons Zürich sind inzwischen vollständig über die Webseite und den Archivplan des *Staatsarchivs des Kantons Zürich* (StAZH) verfügbar. Weitere für diese Studie relevante Bestände des StAZH sind unter *Ostalpenbahnen* (StAZH O 108.3) sowie an verschiedenen anderen Stellen zu finden. Die Bestände des *Staatsarchivs des Kantons St. Gallen* (StASG) sowie des *Archivio di Stato del Cantone Ticino* (ASTI) konnten nur teilweise ausgewertet werden, während diejenigen des Archivs der *Schweizerischen Bundesbahnen (SBB-Historic)* gänzlich unberücksichtigt bleiben mussten.

Die breite Auswahl an Quellenstücken aus den genannten Archiven wird auf ideale Weise ergänzt durch solche, die in den letzten Jahren über verschiedene Editionsprojekte erschlossen worden sind. Hier ist insbesondere die umfassende und vorbildlich aufbereitete Edition der Brie-

fe Alfred Eschers (1819–1882) zu erwähnen, die sowohl online als auch in mehreren gedruckten Bänden verfügbar ist. Wie es bereits im Vorwort zu dem hier besonders relevanten ersten Band *Escher zwischen Lukmanier und Gotthard. Briefe zur schweizerischen Alpenbahnfrage 1850–1882* heisst, verdeutlicht Eschers Korrespondenz, «wie sein in diesem Umfang einzigartiger Einfluss auf politischer und wirtschaftlicher Ebene, sein breit angelegtes Beziehungsnetz, aber auch sein unermüdlicher Schaffensdrang, seine Hartnäckigkeit und sein professionelles, zielgerichtetes Vorgehen dem Gotthardprojekt schliesslich zum Durchbruch verhalfen».¹¹ Um so interessanter ist es, diese Korrespondenz gewissermassen aus dem umgekehrten Blickwinkel – aus Sicht der Ostalpenbahn und ihrer Vertreter – zu betrachten, was logischerweise weniger aufgrund der Briefe von Escher als aufgrund der Briefe an Escher geschehen kann. Die teilweise sehr ungezwungene, äusserst emotionale Ausdrucksweise verschiedenster Persönlichkeiten bietet viel mehr als eine Ergänzung der offiziellen Schriftstücke, indem sie sowohl die Sichtweisen der Schreibenden als auch deren Kenntnisstand zu bestimmten Zeitpunkten eindrücklich zur Geltung bringt.

Zusammen mit den bereits erwähnten Editionen des BAR und des StAZH bieten solche in den letzten Jahren geleisteten Vorarbeiten eine breite Grundlage, wie sie den Historikern der Vergangenheit trotz zahlreichen Besuchen in vielen Archiven niemals zur Verfügung stand. Gleiches gilt auch für ältere (und teilweise neuere) Bücher, Druckschriften und Periodika, die an vielen Stellen (teilweise ohne ersichtlichen Grund) online publiziert sind, etwa bei *Google Books* oder auf den Webseiten von Archiven im englischsprachigen Raum. So ersparen diese Digitalisierungen und Editionen nicht einfach nur den Gang ins Archiv oder in die Bibliothek, sondern machen Quellen und Literaturgrundlagen zugänglich, die mit vertretbarem Aufwand kaum zusammengetragen werden könnten.

Ergänzt wird dieses neu gewonnene Bild durch verschiedenste Zeitungsartikel, die sowohl chronologische Abläufe als auch Meinungen und Ansichten dokumentieren. Nicht selten finden sich in den Archivoschachteln lose hineingelegte Presserzeugnisse, manchmal fein säuberlich ausgeschnittene Artikel, manchmal ganze Ausgaben von Tages- oder Wochenzeitungen. Weit-

¹¹ JUNG (2008), S. 11.

aus ergiebiger als solche durchaus hilfreichen, aber mehr oder weniger zufälligen Ausschnitte sind ganze online verfügbare und durchsuchbare Zeitungsarchive. Neben demjenigen der *Neuen Zürcher Zeitung* (NZZ) ist hier insbesondere auch das Portal *Schweizer Presse Online* der *Schweizerischen Nationalbibliothek* und ihrer Partner zu erwähnen, das zahlreiche Publikationen aus verschiedenen Kantonen integral anbietet.

Die kurze Übersicht zeigt, dass die Quellenbestände rund um die Ostalpenbahn nicht nur zahlreich, sondern kaum zu überblicken sind. Durch ihre systematische Auswertung im zeitlichen Verlauf kann ein umfassendes Bild gezeichnet werden, wie dies noch vor wenigen Jahren aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit der Quellen nicht möglich gewesen wäre.

